21 a 22 agosto 2025
CAMPINAS
VALENCIA
19 a 20 junho 2025
XVII SIIU
Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo
DOI: 10.5821/siiu.14480

INOVAÇÃO E INSUSTENTABILIDADE DA CONCENTRAÇÃO ESPACIAL VISTAS DE JUNDIAÍ

Desorganização das atividades econômicas tradicionais

VIDO, Fernanda Quinellato[1]
SILVA-NETO, Manoel Lemes Da [2]

Abstract

The city of Jundiaí, traditionally known for its agricultural economy, is currently facing a decline in the competitiveness of its traditional activities, such as viticulture, due to the expansion of industrial and logistical sectors. In this context, the study aimed to articulate theories from urbanism, geography, and sociology to understand the effects of globalization and techno-liberal innovation on the city's territorial organization, analyzing local productive transformations from the early 20th century to the present. The research was based on a literature review and empirical analysis of data related to territory, demographics, and the economy, emphasizing the concepts of dispersed urbanization, extensive urbanization, and macro-urbanization. It was found that, although Jundiaí has established itself as a logistics hub with a high standard of living, the decline of family farming and the loss of competitiveness in traditional activities have resulted from this economic shift. The survival of viticultural communities through rural tourism demonstrates their capacity for economic reinvention. When compared to São Paulo – a city currently undergoing demetropolization – Jundiaí appears less vulnerable to this phenomenon, pointing to the possibility of developing a more sustainable urban model.

Keywords: *Jundiaí, viticulture, industry, logistics.*

Resumo

A cidade de Jundiaí, de tradição agrícola, enfrenta atualmente a perda de competitividade econômica de suas atividades tradicionais, como a vitivinicultura, em decorrência da expansão das atividades industriais e logísticas. Diante desse cenário, este estudo objetivou articular teorias do urbanismo, da geografia e da sociologia para compreender os efeitos da globalização e da inovação técnico-liberal na organização territorial da cidade, analisando as transformações produtivas locais desde o início do século XX até os dias atuais. A pesquisa baseou-se em revisão bibliográfica e na análise empírica de dados sobre o território, a demografia e a economia, com destaque para os conceitos de urbanização dispersa, urbanização extensiva e macrourbanização. Constatou-se que, embora Jundiaí tenha se consolidado como um polo logístico com elevado padrão de qualidade de vida, o declínio da agricultura familiar e a perda de competitividade das atividades tradicionais ocorreram como consequência desse processo. A permanência das comunidades vitivinícolas, viabilizada pelo turismo rural, evidencia sua capacidade de reinvenção econômica. Ao comparar com São Paulo, cidade que vivencia a desmetropolização, observa-se que Jundiaí apresenta menor vulnerabilidade a esse

[1] Laboratório de Desenho de Estratégias Urbano-Regionais (LADEUR, Pontifícia Universidade Católica de Campinas) Brasil. ORCiD 0009-0004-7432-8428, fernanda.qv1@puccampinas.edu.br.

[2] Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Professor Titular no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Pontifícia Universidade Católica de Campinas (POSURB-ARQ – PUC Campinas), Brasil. ORCiD 0000-0002-1061-4829, manoel.lemes@puc-campinas.edu.br.

fenômeno, o que aponta para a possibilidade de desenvolvimento de um modelo urbano mais sustentável.

Palavras-chave: *Jundiaí, vitivinicultura, indústria, logística.*

Área temática: *Território*

Subárea temática: *Campo ampliado do urbanismo.*

1. Introdução

A cidade de Jundiaí mantém vívidos os elementos históricos essenciais de sua formação e consolidação, embora este quadro esteja se transformando aceleradamente. Fundado em 1615, este município inicialmente se destacou pela agricultura, com os cultivos de milho, açúcar e café.

A riqueza gerada pelo café impulsionou o desenvolvimento da cidade. Em 1867, foi inaugurada a Ferrovia Santos-Jundiaí, construída pela Companhia São Paulo Railway. Localizada entre São Paulo e o interior do estado, Jundiaí se beneficiou dessa infraestrutura para escoar a produção regional de café para o restante do Brasil e promover as exportações, rumo ao porto de Santos.

Na década de 1930, a produção cafeeira enfrentava crises em todo o Brasil. Em resposta, Jundiaí, que contava com uma significativa população de imigrantes italianos, começou a se destacar no cultivo de uvas e na produção de vinho para consumo doméstico. Com o passar do tempo, essa atividade evoluiu, e a vitivinicultura se tornou um setor econômico e culturalmente importante para a cidade.

A indústria emergiu como outra atividade econômica significativa em Jundiaí, beneficiada pela sua localização estratégica entre duas importantes regiões metropolitanas do Brasil: São Paulo, a maior do país, e Campinas, a décima maior. Esta posição facilitou o transporte de produtos, matérias-primas e pessoas, atraindo diversas indústrias para a região. Além disso, a implantação da Rodovia Anhanguera (1948) e da Rodovia dos Bandeirantes (1978), ambas atravessando Jundiaí, impulsionou ainda mais o desenvolvimento industrial da cidade. Assim, o Distrito Industrial de Jundiaí foi criado em 1972, localizando-se às margens dessas duas importantíssimas rodovias estaduais.

É justamente sua localização privilegiada que, ao longo do tempo, desencadeou mudanças significativas no cenário econômico da cidade. Jundiaí evoluiu para um centro crucial de logística e um polo de distribuição, impactando suas atividades econômicas tradicionais. Notavelmente, a vitivinicultura vem perdendo espaço e potencial competitivo no mercado nacional.

Jundiaí destaca-se no cenário econômico brasileiro pela importância de sua economia e infraestrutura favorável ao desenvolvimento dos serviços, em especial a logística. Atualmente, ocupa a 15ª posição entre as maiores economias do país, contando com um Produto Interno Bruto (PIB) de R$ 51,2 bilhões em 2020, que significou um aumento em relação ao ano anterior mesmo diante dos desafios da economia globalizada, fato notoriamente refletido na qualidade de vida urbana da população.

Contudo, essa transformação econômica levanta questões cruciais sobre seus efeitos na dinâmica territorial da cidade e os riscos associados, interpretados aqui como tendência à desmetropolização e involução metropolitana, fenômenos descritos por Milton Santos em “A Urbanização Brasileira”. Esses fenômenos podem levar ao empobrecimento relativo das populações urbanas e ao declínio do desempenho econômico, um padrão observado tanto na cidade quanto na Região Metropolitana de São Paulo. Após um período de crescimento econômico e social até os anos 1990, nota-se um empobrecimento relativo de seus habitantes quando comparado a outros contextos regionais, como o interior do estado e outras regiões do país[3].

[3] No caso de São Paulo, que continua a concentrar fração importante da riqueza nacional, a participação na formação do PIB está diminuindo. Em referência ao total do PIB, a porcentagem relativa ao estado decresceu de 36,0%, em 1999, a 32,5% em 2016. E a tendência repete-se na região metropolitana (de 21,1% a 17, 7%) e no município (14,2% a 11,0%) [Referência, texto Crise Societária e Urbanização Contemporânea – procurar a página).

2. Objetivos

A pesquisa objetivou-se na articulação das teorias do urbanismo com as convergências teóricas das áreas da geografia e da sociologia, relaciona-se com o processo de urbanização contemporânea no Brasil, de forma a questionar as implicações espaciais da globalização e da inovação técnico-liberal. Além disso, embasou-se empiricamente a análise do fenômeno da macrourbanização (Santos, 1993), da urbanização do território (Reis, 2006), da urbanização dispersa (Reis, 2006) e da urbanização extensiva (Monte-Mor, 2007), para fornecer uma explicação mais satisfatória da urbanização contemporânea frente à urbanização da sociedade, processo inscrito desde os primórdios na constituição das cidades e relacionado à formação das sociedades urbanas. Outro objetivo foi compreender a constituição das atividades tradicionais em Jundiaí, como a vitivinicultura e a formação industrial, desde o início do século XX até o presente momento.

3. Desenvolvimento da pesquisa

O início da cidade de Jundiaí remonta a 1615, quando Rafael de Oliveira e Petronilha Rodrigues Antunes, para fugirem da ação da justiça de São Paulo, “entraram para o sertão com suas famílias e ali se estabeleceram ‘edificando logo depois’ uma capela sob a invocação significativa de Nossa Senhora do Desterro”.

Jundiaí, em sua origem, organizava vasto território que se estendia desde o Rio Grande (atual divisor dos Estados de São Paulo e Minas Gerais) até as vilas de São Paulo e Santana do Parnaíba. No dia 14 de dezembro de 1655, após 40 anos da fundação da Freguesia de Nossa Senhora do Desterro, foi elevada à categoria de Vila.

Seu território desenvolveu-se por ser rota de entradas e bandeiras que adentraram o interior do país, contribuindo para que essa região se consolidasse como local estratégico para o comércio e fosse qualificado por Pierre Monbeig como cidade “Boca de Sertão”.

Ao longo dos anos, Jundiaí ganhou importância e, em 1865, pela Lei Estadual nº 771, foi elevada à categoria de cidade. Inicialmente pobre, a região cresceu graças à agricultura movida pelo trabalho escravo. A produção agrícola começou com o milho, seguida da cana-de-açúcar, fundamental para o ciclo açucareiro no Brasil.

A produção açucareira em Jundiaí teve seu auge entre os anos de 1799 e 1830, porém não era equiparável à produção de Campinas, Itu e Porto Feliz. Entretanto o açúcar se desenvolveu principalmente nas terras próximas à Serra do Japi, um marco referencial único da paisagem local tombada pelo CONDEPHAAT em 1983.

Com o declínio do ciclo açucareiro e o impulso do café na constituição da base econômica do país, Jundiaí beneficiou-se não somente pela produção local, mas pela proximidade a regiões de grandes produtores de café.

3.1. Importância do café no desenvolvimento econômico de Jundiaí

O café foi a cultura mais amplamente desenvolvida no estado de São Paulo, refletindo-se em Jundiaí no processo de expansão em direção ao oeste do estado.

O crescimento das lavouras de café no Brasil contou com mão de obra escrava até o século 19, quando se inicia o lento processo abolicionista. Em 1850, a Lei Eusébio de Queiróz proibiu o tráfico negreiro. Em 1873, a Lei do Ventre Livre declarou livres os filhos de escravos nascidos a partir daquela data. A Lei dos Sexagenários, de 1885, libertou escravos com mais de 65 anos. Contudo, essas leis não foram plenamente cumpridas. A escravidão foi abolida oficialmente em 1888 com a Lei Áurea, libertando todos os escravizados e proibindo essa prática no Brasil.

Desde 1870, com a expansão das lavouras, imigrantes italianos chegaram ao Brasil para o trabalho na agricultura. Porém, com a abolição da escravização em 1888, a imigração começou a se intensificar. Em consequência, Jundiaí passou a abrigar muitos imigrantes, principalmente italianos, ocupados nas lavouras cafeeiras e que se concentraram em determinadas regiões que hoje se caracterizam por serem bairros de origem tradicionalmente italiana na cidade. Isso fez com que o município adquirisse muitos costumes dessa cultura, sendo reconhecido como “cidade italiana”.

3.2. Ferrovia e expansão industrial

A Santos-Jundiaí exemplifica em um primeiro momento a relação entre a cafeicultura e o transporte ferroviário. Outras ferrovias também foram posteriormente implantadas. Entretanto esta transformou a cidade em um centro de distribuição do café e conectou-a a outras ferrovias: Sorocabana, Ituana, Itatibense e Bragantina.

Assim, assistiu-se a um aumento da classe operária na cidade, favorecendo a instalação de indústrias, como a Fábrica de Tecelagem Japy, em 1913. Assim, Jundiaí adquire feições urbano-industriais impulsionadas pelo capital gerado com a produção cafeeira.

No século 19, surgiram os primeiros indícios de atividade industrial em Jundiaí, decorrentes do café. Além disso, nesse período, iniciou-se a produção industrial de vinho, assim como a presença da indústria cerâmica que se tornou atividade produtiva de grande importância na definição do perfil industrial da cidade.

A empresa Deca foi criada em 1947 em São Paulo. Em 1968, a empresa adquiriu a Companhia Cerâmica Jundiaiense, fundada em Jundiaí em 1920. Esta aquisição adicionou a produção de louças sanitárias à linha de produção da Deca, que até então fabricava pequenas peças de ferragem. Com isso, a produção de cerâmica sanitária cresceu no Brasil, destacando Jundiaí e reduzindo a importação desses artigos da Europa. Em 1972, a Duratex S.A. adquiriu a Deca e, em 1980, a sua segunda fábrica de cerâmica sanitária foi inaugurada no município.

Jundiaí desempenhou um papel importante no crescimento da indústria cerâmica sanitária no Brasil, contribuindo para o desenvolvimento econômico e industrial da cidade e justificando seu destaque nacional no setor.

Demonstrando que a expansão industrial foi um projeto incentivado há muito pelo governo local, em 1948 a prefeitura decretou a isenção do imposto predial e de metade dos impostos municipais para as indústrias, objetivando fomentar esse setor da economia. Dessa maneira, o município de Jundiaí impulsiona a industrialização beneficiada por sua localização estratégica: entre as Regiões Metropolitanas de São Paulo e de Campinas, e atravessado pelas Rodovias Anhanguera e Bandeirantes e por ferrovias, Jundiaí tornou-se um ponto estratégico de fluxo, aumentando sua vantagem comparativa regional e a atratividade para a localização industrial. Em 1972, foi criado o Distrito Industrial, localizado próximo às Rodovias Anhanguera e Bandeirantes.

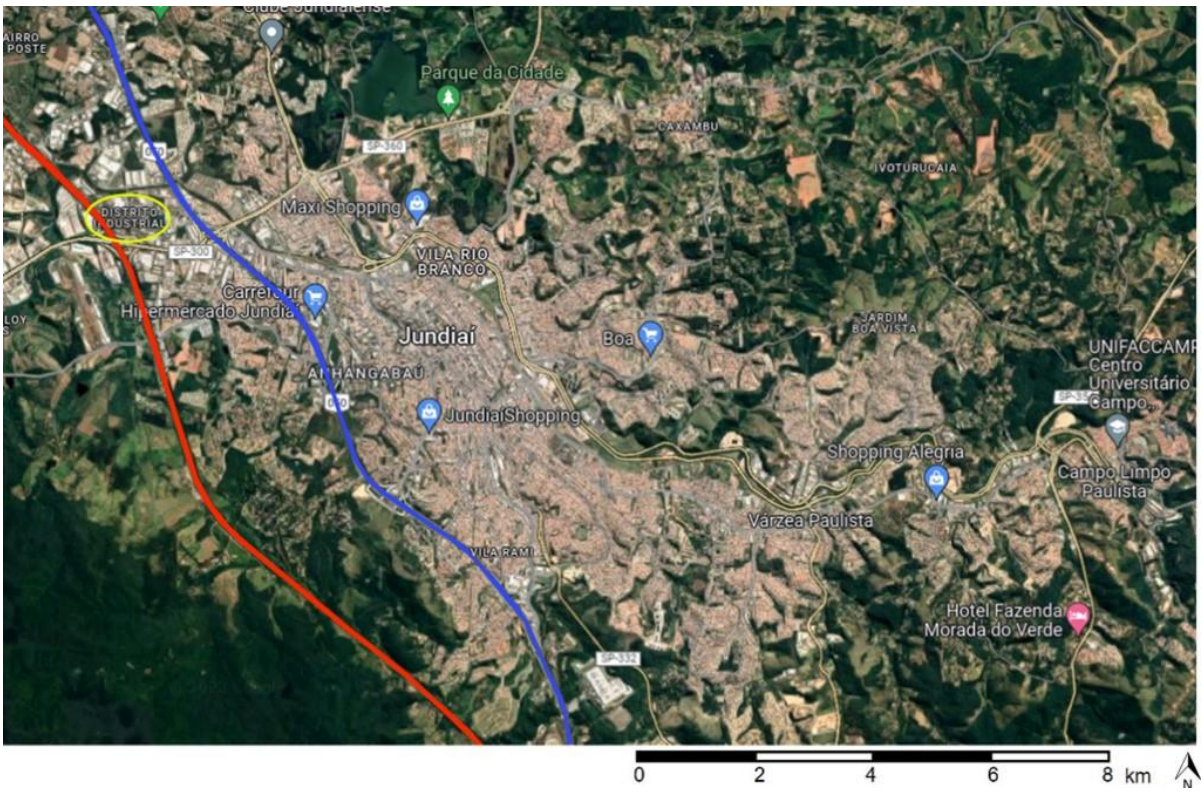


Fig. 1 *Imagem aérea de Jundiaí.* Fonte: Google Earth Pro adaptado pela autora.

DOI: 10.5821/siiu.14480

Jundiaí abriga 2.768 indústrias, sendo o segundo maior empregador e contribuindo significativamente para o crescimento e visibilidade da região.

Tabela 1. *Distribuição dos Estabelecimentos e Mão de Obra Formal, 2019.* Fonte: RAIS (2016)

SETORES	Nº ESTABELECIMENTOS	Nº EMPREGOS FORMAIS	% DOS EMPREGOS FORMAIS
SERVIÇOS	15.456	72.821	42,35
INDÚSTRIA	1.908	44.438	25,85
COMÉRCIO	7.606	40.417	23,51
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	30	8.083	4,70
CONSTRUÇÃO CIVIL	860	5.374	3,13
AGROPECUÁRIA	448	798	0,46
TOTAL	26.308	171.931	100,00

3.3. A produção vitivinícola tradicional jundiaiense

A produção de uva ganha força na região com o declínio da produção de café, uma vez que os imigrantes italianos que vieram para trabalhar nas lavouras começam a se dedicar a outros cultivos.

Os italianos, com o desejo de preservar sua cultura, estimularam a produção vitivinícola local, um fator a mais a ser considerado na explicação do porquê o lugar se destacou na produção de uvas e na fabricação de vinhos, iniciando com o consumo doméstico e evoluindo para a comercialização e industrialização.

Por exemplo, o bairro Caxambu destaca-se ainda hoje na vitivinicultura e na preservação das tradições italianas, justificando outra alcunha, a de “terra da uva”.

Essa trajetória é particularmente importante para o lugar. Em 1920, a família Carbonari começa o cultivo de uma uva de mesa, a Niágara Branca. E a inovação se deu por acaso, no bairro Traviú: em 1933, ocorreu uma mutação espontânea dessa uva, originando a Niágara Rosada. Essa nova variedade popularizou-se entre produtores e consumidores, alcançando expressão nacional.

Portanto, a produção de uva e de vinho se desenvolveu conjuntamente na cidade; os produtores de uva processam o vinho com as suas próprias uvas e em suas propriedades, fomentando a produção local do vinho de mesa.

Atualmente, há mais de 20 adegas na região: Adega Beraldo di Cale, Adega Fratelli di Boschini, Adega Brunholo, Vinícola Castanho, Adega do Português, Adega Fontebasso, Adega e Cervejaria Galvão, Adega Marquesim, Adega Martins, Adega Mingoti, Adega Negrini, Adega Oliveira, Adega Santa Cecília, Adega Sibinel, Adega Vendramin, Adega Villaggio Brunelli, Casa de Pizzo, Casa Cereser, Vinícola Saccomani e Adega Maziero, que serviu os Papas Bento XVI e Francisco durante suas visitas ao Brasil.

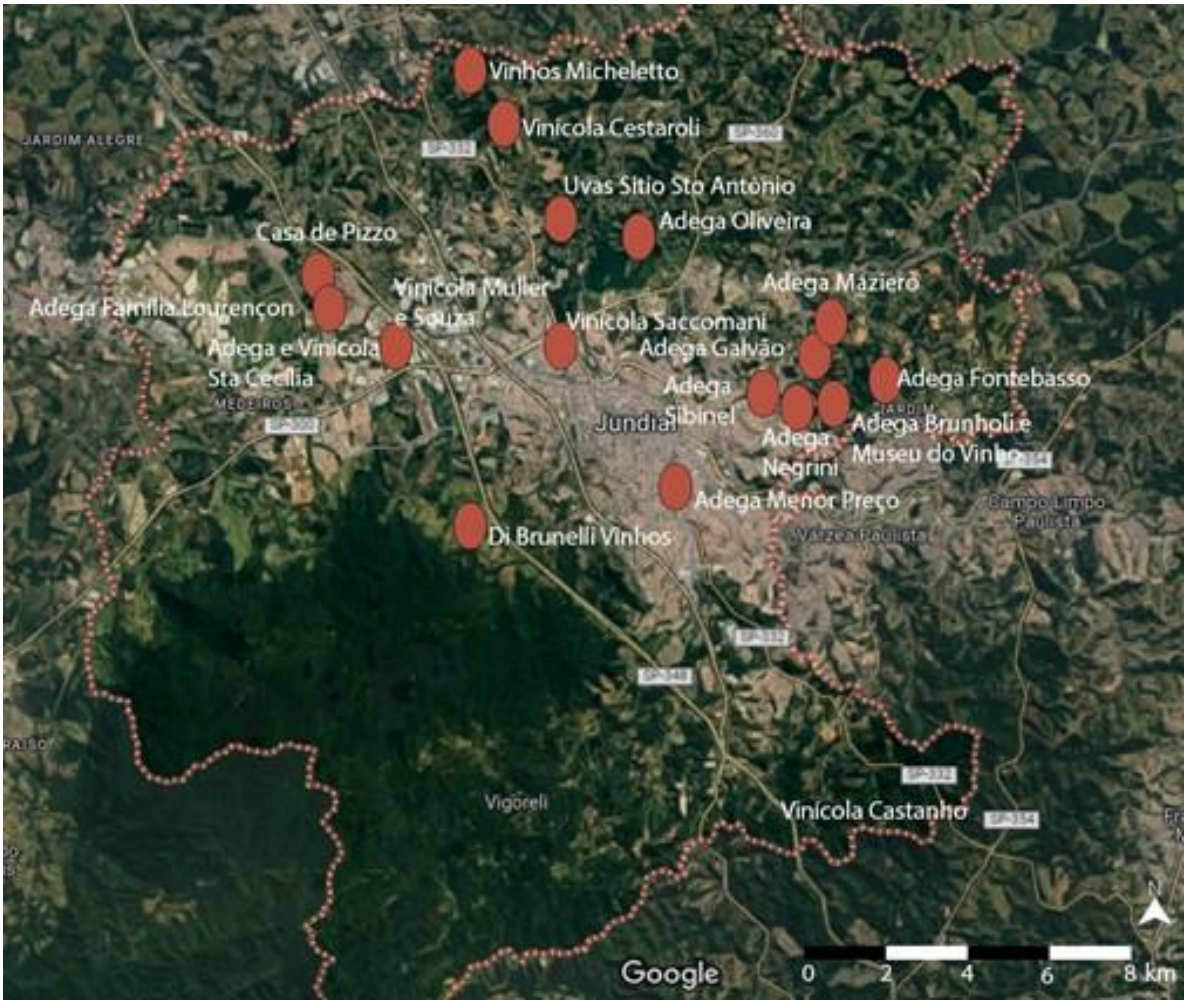


Fig. 2 *Vinícolas em Jundiaí*. Fonte: Google Earth Pro adaptado pela autora

Atualmente, Jundiaí tem cerca de 1535 propriedades agrícolas com cultivos de uvas, milho, café, pêssego, maracujá, entre outros.



Fig. 3 *Produção Agropecuária, 2020*. Fonte: Fundação SEADE

É relevante destacar que a produção de vinho em escala industrial em Jundiaí teve seu início durante o primeiro período industrial da cidade, aproximadamente na década de 1920.

3.4. A uva em Jundiaí

A Rota da Uva foi estabelecida para englobar os principais bairros vitivinícolas da região tais como Jundiaí Mirim, Caxambu, Colônia, Toca, Roseira e Ivoturucaia.



Fig. 4 *Mapa esquemático da Rota da Uva*. Fonte: Site Rota da Uva Jundiaí

Como reação à diminuição da competitividade da vitivinicultura em Jundiaí, o turismo rural representou uma estratégia local importante para a continuação dessa produção na região, estimulando o surgimento de restaurantes, a oferta monitorada de visitas às videiras e adegas, além do comércio de artigos derivados dessa atividade agrícola.

Também se recupera a primeira edição da Festa da Uva, de 1934, criada como estratégia para estimular a produção de uva na região e em resposta ao declínio da produção do café. Devido ao sucesso das primeiras edições, a cidade inaugurou em 1953 o Parque Comendador Antônio Carbonari, mais conhecido como Parque da Uva, que se tornou o local oficial para a festa.



Fig. 5 *Inauguração do Parque da Uva, 1953*. Fonte: Foto tirada pela própria autora na festa de uva de 2023

Em 2023, a Festa da Uva retomou suas atividades após dois anos de interrupção devido à pandemia de COVID-19. A festa tornou-se um marco da cidade e conta com exposições de uvas e outras frutas premiadas, encenações italianas, venda e degustação de vinho e frutas, shows, história da cidade e das edições anteriores da festa, feirinha de artesanato local e praça de alimentação. Agora, em 2025, a 40ª Festa da Uva e 11ª Expo Vinhos atingiu a marca de 218 mil visitantes ao Parque da Uva, 28,5% a mais do que o número de pessoas para o mesmo período na edição passada.

Assim, conduzido pelo aumento da concorrência da vitivinicultura local com outras regiões, especialmente no Sul do país, o produtor local diminuiu a mão de obra e o emprego no campo, além do estímulo à especulação imobiliária das áreas rurais voltado ao mercado de trabalho para continuar produzindo uva e vinho.

O cotidiano e o modo de vida também se transformaram muito. Tradicionalmente a mão de obra predominante nas videiras era familiar, mas em razão dessas modernizações observa-se que as novas gerações se deslocaram para a área urbana, ou para outras cidades ocupando-se ocasionalmente da atividade rural nos finais de semana.

Somado a isso, a especulação imobiliária elevou o preço da terra agrícola, a expansão urbana reduziu as áreas rurais e a sobrevivência do vitivinicultor ficou mais e mais comprometida.

Causa e efeito, São Paulo tem pouca relevância na indústria do vinho. Em Jundiaí a atividade vem se limitando ao envasamento de vinhos da região sul do Brasil.

3.5. Serviços em Jundiaí

Dados da Fundação SEADE e da RAIS mostram que o setor de serviços é o mais relevante em Jundiaí. A localização estratégica da cidade favorece atividades econômicas associadas à localização de terminais de carga e depósitos, possibilitando às finanças municipais viabilizarem a oferta de serviços públicos de excelente qualidade e cobertura nas áreas da saúde, da educação, no atendimento social, no saneamento e abastecimento de água.

Jundiaí tornou-se um polo de distribuição de mercadorias e serviços, sendo o setor logístico o impulsionador do desenvolvimento evidente da região em função de sua localização.

Exemplo notório é o Terminal Intermodal Jundiaí (TIJU). Desde sua entrada em operação em 2018, o TIJU aumentou em 300% o volume transportado de contêineres. A expectativa para 2024 foi bater um

recorde de movimentação, com 50 mil contêineres transportados, um aumento de 20% em relação a 2023.

Numerosas empresas e redes logísticas instalam suas fábricas e centros de distribuição de mercadorias em Jundiaí. É o caso das Casas Bahia que possui um galpão de distribuição localizado na Rodovia Anhanguera, em Jundiaí.

Nos dias de semana, o movimento das carretas e caminhões das Casas Bahia, que logo pela manhã circulam em massa pelas pistas da Anhanguera, é acionado por outra firma. Entra no circuito o maior centro de distribuição na América Latina da Via Varejo, em Jundiaí. É um dos 27 centros de distribuição e entrepostos dessa "empresa-plataforma" (Cavalcante, 2021).

Com sede em Cubatão, estado de São Paulo, a CONTRAIL Logística S.A (Operadora de Transporte Multimodal de Contêineres S. A.), apresenta-se como empresa voltada à "logística e cadeia de suprimentos" e a "soluções eficientes na logística de contêineres por ferrovia" ; apropria-se do sistema ferroviário pré-existente conectado por sistemas logísticos operados por seus escritórios instalados no Terminal Intermodal de Jundiaí (TIJU) e em um edifício de escritórios em Santos, localizado no bairro do Gonzaga, onde ocupa um conjunto.

Esse setor cresceu significativamente ao longo dos anos, tornando-se o principal gerador de riqueza e empregos para a cidade, com reflexos na distribuição do PIB municipal.



Fig. 6 *Distribuição do PIB municipal, 2020.* Fonte: Fundação SEADE

4. Resultados

O fenômeno da Economia de Plataforma ou Capitalismo de Plataforma, cujo principal produto é a movimentação – de dados, mercadorias, serviços e pessoas –, ganhou destaque na cidade e afetou profundamente a dinâmica das atividades tradicionais de Jundiaí. Esse modelo econômico, caracterizado pela intermediação digital e pela centralização de serviços em plataformas tecnológicas, redefine as relações de produção, consumo e trabalho. Em Jundiaí, houve o crescimento exponencial do setor logístico, que se beneficia da localização estratégica da cidade e da infraestrutura de transportes, mas também gera impactos sobre setores tradicionais, como a vitivinicultura e a agricultura familiar.

O Capitalismo de Plataforma é um conceito desenvolvido por autores como Nick Srnicek (2017), que descreve como as plataformas digitais – como Amazon, Uber e Airbnb – dominam a economia global, concentrando poder e lucros em poucas empresas. Essas plataformas operam como intermediárias, conectando oferta e demanda de forma eficiente, mas também criando dependência e precarização do trabalho, especialmente em setores como transporte e entregas. Em Jundiaí, a presença de centros de distribuição de grandes varejistas, como Casas Bahia, exemplifica essa dinâmica, em que a logística se torna o eixo central da economia local, enquanto atividades tradicionais perdem espaço.

Além disso, a Economia de Plataforma é marcada pela datificação: transformação de atividades humanas em dados que são monetizados pelas empresas. Esse processo, discutido por Shoshana Zuboff (2019), reforça a concentração de poder nas mãos de grandes corporações, que utilizam algoritmos para prever e influenciar comportamentos. Em Jundiaí, isso se reflete na crescente digitalização dos serviços e na dependência de sistemas logísticos baseados em tecnologia, que, embora eficientes, podem marginalizar pequenos produtores e comerciantes.

Outro aspecto relevante é a precarização do trabalho. Em Jundiaí, a expansão do setor logístico gerou empregos, mas muitos deles são temporários, informais ou terceirizados, com baixa remuneração e pouca proteção social, contrastando com a estabilidade e a tradição das atividades rurais e vitivinícolas, que estão em declínio devido à alta competitividade e à pressão imobiliária.

Por fim, a Economia de Plataforma também tem implicações ambientais: o aumento do tráfego de caminhões aumenta a emissão de poluentes e a pressão sobre a infraestrutura urbana, como

destacado por David Harvey em “A condição pós-moderna" (1989), além da ocupação de áreas rurais para instalação de centros de distribuição, ameaçando o patrimônio natural da Serra do Japi e as atividades agrícolas.

A variável de inovação impacta diretamente Jundiaí, beneficiando-se de sua localização estratégica. A predominância dos serviços está interligada a essa dinâmica, explicando o momento pelo qual o município está passando a oferecer uma qualidade de vida à população local muito satisfatória.

Este é um momento atual, com consequências que Milton Santos previu para a "urbanização do território", como a desmetropolização e a involução metropolitana. Na dimensão intra-metropolitana, Ana Clara Torres Ribeiro discute a fragilização dos processos de sociabilização devido à financeirização da economia urbana, à monetarização das relações sociais e ao foco em intervenções materiais voltadas ao embelezamento de áreas privilegiadas e à circulação confortável para algumas partes da população. Isso resulta em uma falta de civilização e urbanidade (RIBEIRO, 2013, p. 213-214).

Diante do cenário, a análise comparativa da taxa de crescimento do rendimento familiar, no intervalo 1991/2010, no município de Jundiaí, Região Metropolitana de Jundiaí, município de São Paulo, Região Metropolitana de São Paulo e estado de São Paulo comprovam um quadro de tendências mais favorável em Jundiaí.

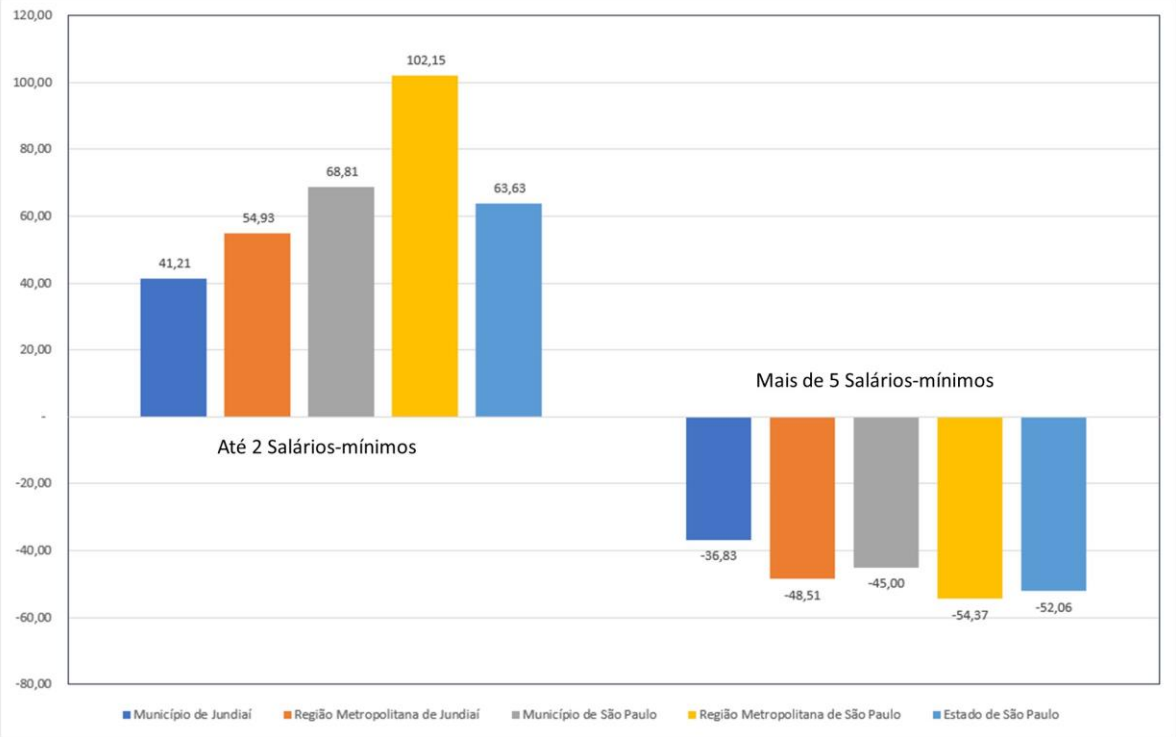


Fig. 7 *Gráfico com a Taxa de Ocupação nas áreas analisadas em 1991 e 2010*. Fonte: Dados Brutos da Fundação SEADE e manipulados pelos autores

A taxa de crescimento para rendas de até 2 salários-mínimos em Jundiaí é mais baixa (41,21%) do que em São Paulo (68,81%) e na Região Metropolitana de São Paulo (102,15%). Este aumento mais moderado em Jundiaí pode ser interpretado como um sinal de que a cidade e sua região estão menos sujeitas à desmetropolização que caracteriza São Paulo, onde o crescimento acelerado da população de baixa renda está diretamente relacionado com os desafios de urbanização intensiva e pressões sobre infraestrutura e serviços.

Na categoria de renda superior a 5 salários-mínimos, a redução em Jundiaí (-36,83%) é menos drástica do que em São Paulo (-45,00%) e na Região Metropolitana de São Paulo (-54,37%). Esta tendência sugere que Jundiaí está resistindo melhor à erosão das classes média e alta, que é mais pronunciada

em áreas altamente metropolizadas, onde o alto custo de vida e a saturação econômica podem estar empurrando as faixas de maior renda para fora do núcleo urbano central.

Milton Santos, em suas discussões sobre a urbanização brasileira, destaca como fenômenos de metropolização concentram indústrias e populações em grandes centros urbanos, mas esse crescimento torna-se insustentável, levando a uma reorganização espacial que é descrita como desmetropolização. Neste contexto, o crescimento insustentável da Região Metropolitana de São Paulo observa uma fuga de indústrias e residentes para áreas como Jundiaí, que oferecem condições e oportunidades favoráveis.

A desmetropolização, portanto, reflete uma inversão do cenário histórico de concentração de riqueza e população em grandes metrópoles. A desconcentração econômica e demográfica, caracterizada pela transferência de capital humano e industrial para cidades como Jundiaí, é um reflexo direto das limitações espaciais e financeiras enfrentadas por regiões altamente urbanizadas como São Paulo.

Além disso, a teoria do "meio técnico-científico-informacional" de Santos oferece uma lente através da qual se pode ver a adaptação de Jundiaí a um novo paradigma econômico que valoriza a tecnologia, a logística avançada e a informação, transformando-a em um polo atraente para investimentos e desenvolvimento sustentável, em contraste com a saturação e os desafios enfrentados pela metrópole de São Paulo.

Portanto, enquanto São Paulo e sua região metropolitana debatem-se com as consequências de uma metropolização prolongada e uma subsequente desmetropolização, Jundiaí emerge como um exemplo de como as cidades podem evoluir para atender às demandas de uma era mais orientada pela tecnologia e informação, mantendo um equilíbrio econômico e social mais estável.

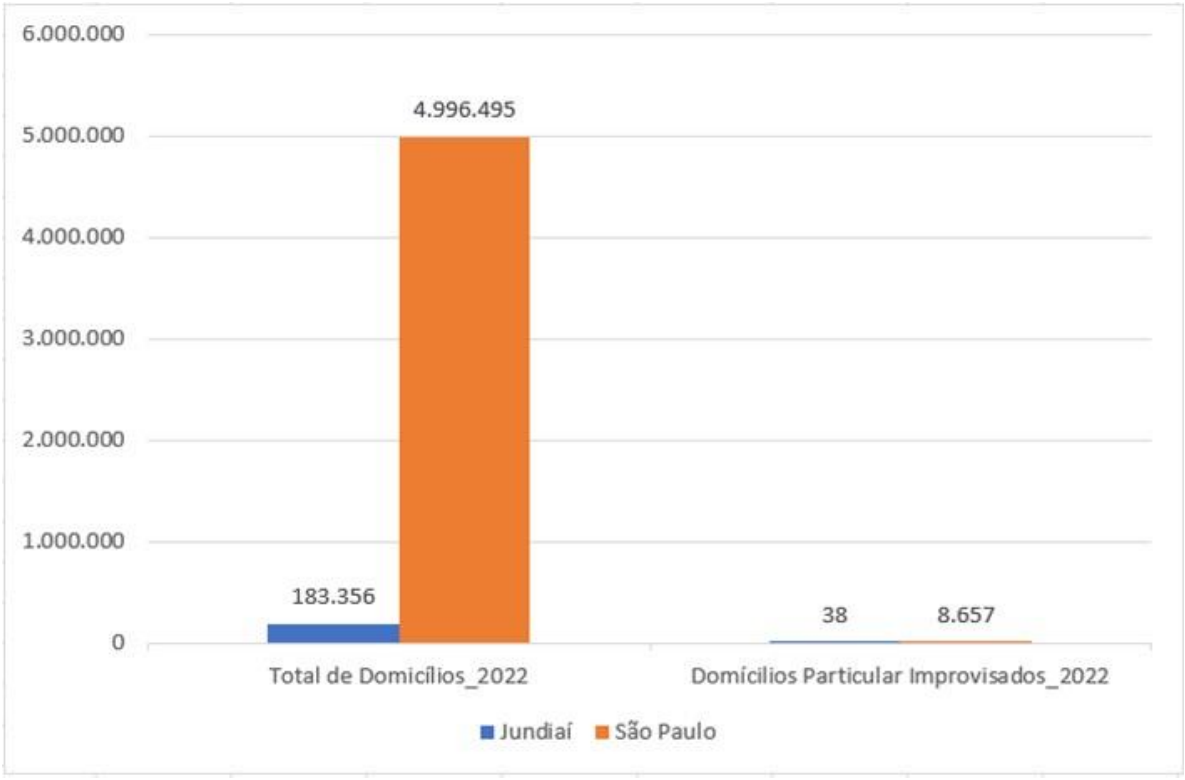


Fig. 8 *Porcentagem de Domicílios Improvisados em relação ao Total de Domicílios,2022*. Fonte: Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA e manipulados pelos autores

Atualmente, há indícios de que a tendência vem se mantendo. Por exemplo, pela presença dos domicílios improvisados recenseados em 2022. Esse gráfico mostra a porcentagem de domicílios improvisados em relação ao total de domicílios em 2022 para Jundiaí e São Paulo. A análise deste gráfico revela que Jundiaí tem uma proporção muito menor de domicílios improvisados (0,02%) comparada à de São Paulo (0,17%).

Esses dados sugerem que Jundiaí, além de apresentar taxas mais baixas de crescimento em categorias de renda mais baixa e uma diminuição menos acentuada nas rendas mais altas, também exibe melhores condições de habitação quando comparada a São Paulo. A baixa porcentagem de domicílios improvisados em Jundiaí pode indicar uma melhor qualidade de moradia e menos pressões sobre as infraestruturas urbanas, o que é consistente com uma gestão urbana que potencialmente prioriza a qualidade de vida e o planejamento sustentável.

Esses fatores contribuem para o quadro favorável em Jundiaí, destacando a cidade como um exemplo de desenvolvimento urbano mais controlado e eficaz, com menos desafios sociais e econômicos graves do que os enfrentados pela maior e mais densa metrópole de São Paulo. A menor incidência de domicílios improvisados é um indicativo da menor vulnerabilidade socioeconômica da população de Jundiaí, alinhando-se com a ideia de que o crescimento e a expansão da cidade são gerenciados de forma a promover uma maior estabilidade e qualidade de vida.

5. Conclusões

A transformação de Jundiaí, impulsionada pela predominância da Economia de Plataforma, ressalta a dualidade enfrentada pela cidade: um centro logístico emergente versus uma região tradicionalmente agrícola. A reconfiguração do espaço urbano e econômico favoreceu o setor de serviços, mas impôs desafios significativos às práticas agrícolas históricas, como a vitivinicultura. Apesar desses desafios, a adaptação cultural e econômica das áreas vitivinícolas, integrando turismo e gastronomia à produção de uva, exemplifica a resiliência e a capacidade de inovação da comunidade local. Essa reinvenção não apenas preserva, mas também revitaliza a herança italiana e vitivinícola de Jundiaí, mantendo-a viva e relevante no cenário econômico atual.

Por outro lado, a metropolização de Jundiaí, embora beneficie a infraestrutura e o crescimento econômico, carrega o risco de desmetropolização e involução metropolitana, fenômenos que já impactam áreas urbanas maiores como São Paulo. Jundiaí, situada em uma fase preliminar desses processos, possui uma oportunidade única de planejar e implementar estratégias para mitigar esses riscos. É crucial que as políticas urbanas e econômicas futuras sejam proativas, visando não apenas o crescimento sustentável, mas também a inclusão e a proteção das características culturais e econômicas que definem a cidade.

Neste contexto, a análise dos dados sobre domicílios improvisados em 2022 oferece um indicativo positivo da qualidade de vida em Jundiaí, comparativamente a São Paulo. Este fator pode ser interpretado como um sinal da eficácia das repercussões do desenvolvimento econômico na composição das finanças municipais que podem explicar como Jundiaí está conseguindo gerenciar o crescimento e as transformações de maneira que minimizem as adversidades frequentemente observadas em metrópoles.

6. Referências

CAMOLEZE, J. M. C., & MACHADO, B. H. (2021). *Pelas lentes dos Janczur: a fotografia como representação da vida urbana no início do século XX em Jundiaí [SP].* Unicamp, Campinas, p. 9.

JUNIOR, M. C., TANNO, L. C., MOTTA, J. F. M., RUIZ, M. da S., & COELHO, J. M. (2010). *Panorama da Indústria Cerâmica de Sanitários no Brasil*, *15*, 13.

MORAES, E. G. (2006). A arquitetura rural das unidades de produção de uva e vinho artesanal na Bacia do Rio Jundiaí-Mirim. [Tese de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP], Campinas, p. 41.

MORAES, R. B. de. (2017). Contribuições para a história do povoamento em São Paulo até fins do século XVIII. *Boletim Paulista de Geografia*, (88), 27-44. Disponível em: https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/869. (Acesso: 05/03/2025).

RIBEIRO, A. C. T. (1996). Milton Santos e o Brasil: território, lugares e saber. In: BRANDÃO, M. de A. (Ed.). *Milton Santos e o Brasil: território, lugares e saber* (39-56). São Paulo: Fundação Perseu Abramo.

REIS, D. O. M. dos. (s.d.). *Produção e Comércio em uma Economia Agrária em Mudança: Jundiaí, 1799-1830*. [Tese de Doutorado, Universidade de Brasília, Unb]. Brasília, p. 382.

SANTOS, M. (1994). *A urbanização brasileira* (9-16). São Paulo: Editora Hucitec.

6.1. Fontes eletrônicas

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. (s.d.). *História da cidade*. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/a-cidade/historia/. (Acesso: 5/11/2022).

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. (s.d.). *A força da indústria*. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/desenvolvimento-economico/vantagens/a-forcadaindustria/#:~:text=Jundia%C3%AD%20possui%202.768%20ind%C3%BAstrias%20(incluindo,do%20Munic%C3%ADpio%2C%20com%20171.931%20funcion%C3%A1rios. (Acesso: 10/11/2022).

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. (s.d.). *Adegas, Vinhos e Vinícolas*. Disponível em: https://turismo.jundiai.sp.gov.br/atrativos/adegas/. (Acesso: 15/11/2022).

FUNDAÇÃO SEADE. (s.d.). *Seade Municípios*. Disponível em: https://municipios.seade.gov.br/. (Acesso: 15/11/2022).

ROTA DA UVA. (s.d.). *Mapa da Rota da Uva*. Disponível em: https://rotadauva.com.br/mapa/. (Acesso: 15/11/2022).

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. (2025). *Festa da Uva e Expo Vinhos já contabiliza 218 mil visitantes no Parque da Uva*. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2025/02/11/festa-da-uva-e-expo-vinhos-ja-contabiliza-218-mil-visitantes-no-parque-da-uva/#:~:text=Parque%20da%20Uva-,Festa%20da%20Uva%20e%20Expo%20Vinhos%20j%C3%A1%20contabiliza,visitantes%20no%20Parque%20da%20Uva&text=Com%20a%20chegada%20do%20terceiro,mesmo%20per%C3%ADodo%20na%20edi%C3%A7%C3%A3o%20passada. (Acesso: 10/02/2025).

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. (2024). *Terminal Intermodal Jundiaí-Tiju pode se tornar Redex e contribuir com o maior porto da América Latina*. Disponível em: https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2024/05/24/terminal-intermodal-jundiai-tiju-pode-se-tornar-redex-e-contribuir-com-o-maior-porto-da-america-latina/. (Acesso: 10/02/2025).

FUNDAÇÃO SEADE. (s.d.). *Produto Interno Bruto dos Municípios Paulistas (PIB Municipal)*. Disponível em: https://pib.seade.gov.br/municipal/. (Acesso: 10/02/2025).

FUNDAÇÃO SEADE. (s.d.). *Informações dos Municípios Paulistas (IMP)*. Disponível em: http://www.imp.seade.gov.br/frontend/#/. (Acesso: 07/08/2023).

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (2022). *Censo Demográfico 2022: População e Domicílios – Primeiros Resultados do Universo*. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2022/primeiros-resultados. (Acesso: 07/08/2023).